



Vejhastighedens politiske historie

Siren, Anu Kristiina; Sørensen, Claus Hedegaard; Vinsteen, Iben

Published in:

Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning

Publication date:

2012

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):

Siren, A. K., Sørensen, C. H., & Vinsteen, I. (2012). Væghastighedens politiske historie. *Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning*. <http://www.trafikdage.dk>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Vejhastighedens politiske historie

Anu Siren, aks@transport.dtu.dk

Claus Hedegaard Sørensen, chs@transport.dtu.dk

Iben Vinsteen

DTU Transport

Abstrakt

Selvom der umiddelbart er konsensus både internationalt og nationalt om at kæmpe mod de negative trafikssikkerhedsmæssige konsekvenser af u hensigtsmæssig høj hastighed, ved vi relativt lidt om, hvordan den politiske diskurs om vejhastighed ser ud. Med et fokus på den politiske håndtering af hastighed anvendes her en historisk tilgang til den politiske diskurs om hastighed.

Studiets teoretiske og metodologiske ramme er forankret i konstruktivismen, idet udgangspunktet i dette paper er, at rammer for at behandle og omtale hastighedspolitik er blevet skabt historisk, og at disse historiske rammer altid spiller sammen med de nuværende politiske tendenser, når hastigheden omtales og reguleres politisk.

Empirien til paperet er skriftlige dokumenter. Materialet er fundet i Rigsdagens og Folketingets årbøger og Folketingets elektroniske arkiv, og består af faktiske lov- og beslutningsforslag, Landstingets og Folketingets behandlinger af dem, vedtagne love, samt enkelte bekendtgørelser.

I analysen er fem brud i den hastighedspolitiske diskurs er identificeret. Disse 'brud' er udtryk for særligt store ændringer i forhold til den hidtidige diskurs.

Selvom disse brud kan give indtryk af store omvæltninger, betragter vi den hastighedspolitiske diskurs som relativt stabil, hvor de samme temaer gentager sig gennem denne godt 100-årige periode. I betragtning af, hvor store ændringer der er sket i den faktiske trafik – og den faktiske hastighed – kan det undre, at stabilitet er så stor.

Det er først i den senere historie, at de partipolitiske skel i hastighedspolitikken bliver tydelige. Ikke desto mindre, kan man spore visse tendenser fra hele det historiske forløb. Tendensen er, at venstresiden er for lavere hastighedsgrænser, mens den borgerlige fløj er for højere hastigheder eller afskaffelse af hastighedsgrænser, og enkelte partier (Fremskridtspartiet, Dansk Folkeparti, Centrum-Demokraterne) skiller sig ud som særlig store tilhængere af høje eller ingen hastighedsgrænser. Ser man på de tidligere brud, kan man se, at medlemmer af Venstre, som typisk repræsenterede befolkning på landet, var tilbageholdende med "høje" hastigheder og biler i det hele taget, mens Socialdemokraterne, som typisk repræsenterede bybefolkningen, var mere positivt indstillede over for den moderne trafik. Hvad angår sanktioner ses ingen væsentlige forskelle mellem partierne, hverken i 50'erne eller senere.

Introduktion

Baggrund og hensigt

I såvel europæisk som dansk transportpolitik er hastighed blevet identificeret som en af de væsentligste udfordringer i kampen for at fremme trafiksikkerhed¹. Selvom der umiddelbart er konsensus om at kæmpe mod de negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af uhensigtsmæssig høj hastighed, ved vi relativt lidt om, hvordan den politiske diskurs om vejhastighed ser ud.

Med et fokus på den nationale politiske håndtering af hastighed anvendes i dette papir en historisk tilgang til den politiske diskurs om hastighed².

Metodologiske ramme og forskningsspørgsmål

I dette papir et begrebet "diskurs" centralt. I bred forstand bruges begrebet i samfundsvidenskab til at beskrive sprogbrug, der er typisk for en given social kontekst (fx økonomisk diskurs, medicinsk diskurs, familiepolitisk diskurs). I diskursanalyse undersøges tale, sprogbrug eller "en semiotisk handling" i forskellige modaliteter og kontekster, for at komme bag den åbenbare lingvistiske struktur³. Diskursanalyse omfatter forskellige metodologiske tilgange og fælles for disse er ideen om sprog som noget, der konstruerer den sociale virkelighed samt hensigten om at kunne sige noget om den sociale kontekst, som diskursen er blevet produceret i ved at analysere sprog (diskursen). I dette papir fokuserer vi på sprogbrug i en kontekst (den parlamentariske kontekst) og prøver at få indblik i den måde, man har forstået hastighed på forskellige tidspunkter i denne kontekst.

Vores tilgang til at undersøge dette er gennem empirisk analyse af historiske dokumenter knyttet til lovgivningsprocessen. Hovedspørgsmålet er, hvordan en diskurs om vejhastighedspolitik historisk kommer til udtryk. Hensigten er at analysere, hvordan den hastighedspolitiske diskurs har ændret sig gennem tiden for derved bedre at forstå, hvordan hastighedspolitik i dag italesættes. Et bi-spørgsmål er, om der over tid findes systematiske, partipolitiske forskelle i den hastighedspolitiske diskurs. Her er hensigten at bidrage til at forstå aktuelle politiske divergenser om hastighedspolitikken.

Materialet og fremgangsmåde

Empirien består af skriftlige dokumenter. Materialet mellem 1900 og 1985 er først og fremmest fundet i Rigsdagens og Folketingets årbøger, og i perioden efter 1985 er Folketingets elektroniske arkiv anvendt. Søgeordene har været 'automobiler', 'fartgrænser', 'færdselslov' og 'hastighed'.

Søgningen og den umiddelbare sortering resulterede i et stort antal dokumenter, hvor hastighed blev omtalt. Efterfølgende blev dokumenterne analyseret, kategoriseret og opsummeret, hvorved fem brud i den hastighedspolitiske diskurs er identificeret. Disse 'brud' er udtryk for særligt store ændringer i forhold til den hidtidige diskurs:

- Den første lovgivning om vejhastighed i 1903.
- Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953.
- Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65 som forsøg for at fremme sikkerhed.
- Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af oliekriserne i 70-80'erne.
- Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner i 90-00'erne.

¹ Fx. EU Kommissionen, 2003: 8; Færdselssikkerhedskommissionen, 2007: 18.

² Papiret er en forkortede version af et notat udgivet af DTU Transport

³ Pietikäinen & Mäntynen, 2009.

De fem brud

Den første lovgivning om vejhastighed

Den første lov, der omtaler hastigheder og fastsætter hastighedsgrænser er fra 1903. Her blev den maksimale hastighed fastsat til 2 mil (ca. 15 km) i timen i byer, 4 mil (ca. 30 km) i timen øvrige steder og 2 mil i timen ved nattekørsel. Derudover skulle føreren tage hensyn til forholdene:

"Under Kørselen skal der udvises tilbørlig Forsigtighed og anvendes al mulig Opmærksomhed og Omhu til Formindskelse af Faren for andre kørende, ridende, eller gaaende.

*Paa steder, hvor der er stærk Trafik af Vogne, Ryttere, Cyklister eller Fodgængere, saavel som hvor Kørebanen er slibrig, saa at Bremsernes Virkning formindskes, maa der ikke køres hurtigere end 1 Mil i Timen."*⁴.

I årene efter denne første lov blev en række præciseringer vedtaget⁵. Mange af disse er elementer som stadig ses i den moderne færdselsregulering. Allerede i 1918 blev fx hensigtsmæssigheden i at have lavere hastighedsgrænser i landsbyer, hvor veje *"har en landevejsagtig karakter"* diskuteret, og det blev gjort muligt at øge hastighedsgrænserne disse steder⁶. Samme år indførtes også det, vi i dag kalder 'differentierede hastigheder', idet det blev gjort muligt, at politiet *"ved opslagstavler kan paabyde at Hastigheden ikke maa overstige et nærmere angivet ringere Antal km i Timen"*⁷. I lovbehandlingen fra 1932 findes også det første forslag om en slags intelligent farttilpasningsudstyr, idet det foreslås, at der skulle *"paasættes hvert Motorkøretøj en Regulator, som kunde mindske Benzintilførselen, naar Motorkøretøjet kom over den tilladte Maksimumshastighed"*⁸.

Også diskursen omkring regulering af hastigheder lignede meget tidligt dagens diskurs, idet sikkerhed blev stillet overfor mobilitet. Allerede i betænkningen i forbindelse med den allerførste lov fra 1903 blev det noteret, at *"(...) den Tid vil ikke være fjern, da Automobilet bliver almindelig benyttet i Forretningslivets og Befordringsvæsenets Tjeneste. Udvalget har derfor i sit arbejde med Lovforslaget bestræbt sig for - samtidig med at man saa vidt muligt har villet sikre Befolkningen mod Ulykkestilfælde, foraarsagede ved Automobilkørsel - at undgå at træffe sådanne Bestemmelser som i nogen væsentlig Grad kunde hindre en naturlig og samfundsnyttig Udvikling af Automobilet som Befordringsmiddel"*⁹. Tilsvarende blev Dansk Automobilklub og Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark i 1906 hørt i forbindelse med lovbehandlingen og de, samt nogle medlemmer af udvalget mente, at for mange regler ville være uhensigtsmæssigt og at *"der neppe kunde være Fare ved paa enkelte Punkter at indrømme en større Frihed for Automobilkørsel"*¹⁰.

Selve hastighedsgrænserne blev efterhånden sat op, således at der i 1932 måtte køres 60 km/t på landeveje og 40 km/t i bymæssige og tæt bebyggede områder¹¹. Denne udvikling afspejlede formodentlig den tekniske udvikling af bilerne, som muliggjorde højere hastigheder samt bilernes øgede forekomst i trafikken. Allerede i begyndelsen havde hastighed og hastighedsregulering dog en klar sikkerhedsdimension, og man

⁴ Lov om kørsel med automobiler, lov nr. 124 af 15. maj 1903, citat § 18.

⁵ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906; Aarbog for Rigsdagssamlingen 1907/08: 51. Lov om kørsel med automobiler af 27. maj 1908; Aarbog for Rigsdagssamlingen 1912/13: 43. Lov om motorkøretøjer af 29. april 1913.

⁶ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1917/18: 94. Lov om motorkøretøjer m.m. af 20. marts 1918, side 222.

⁷ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1917/18: 94. Lov om motorkøretøjer m.m. af 20. marts 1918, side 223.

⁸ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1931/32: 80. Lov om tillæg til og ændringer i Lov nr. 144 af 1. juli 1927 om Motorkøretøjer af 14. april 1932, side 415.

⁹ Samling 1902-03: Tillæg B til Rigsdagstidenden, udvalgenes betænkninger mm, Betænkning over Forslag til Lov om kørsel med automobiler, afgivet af Folketingets udvalg den 5. marts 1903, spalte 1031.

¹⁰ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906, side 190.

¹¹ Aarbog for Rigsdagssamlingen 1931/32: 80. Lov om tillæg til og ændringer i Lov nr. 144 af 1. juli 1927 om Motorkøretøjer af 14. april 1932.

var på dette tidspunkt ikke primært bekymret for førerens sikkerhed: bilernes hastighed skulle reguleres, fordi den kunne bringe andre trafikanter i fare.

Diskursen om sikkerhed vs. mobilitet kom også i spil meget tidligt, og fra denne diskurs kan ses en relation til dagens diskurs, hvor sikkerhed og mobilitet holdes mod hinanden som to politiske målsætninger som af nogle betragtes som modsætninger.

I den første periode er der ikke nogen systematiske ideologiske eller partipolitiske forskelle at spore. Om end Venstrereformpartiet (i dag Venstre) var noget mere tilbageholdende med hastighedsforøgelser¹², som antagelig afspejlede den frygt for og de negative holdninger til bilkørsel, der var i landområder¹³.

Afskaffelse af hastighedsgrænser i 1953

Det andet brud er kendetegnet ved afskaffelsen af de generelle hastighedsgrænser, hvilket skete i 1953. Motivationen bag afskaffelsen af hastighedsgrænserne var, at de alligevel ikke blev overholdt, og deres overholdelse ikke blev overvåget af politiet, idet politiet kun var villig til at gribe ind, hvis kørslen *"har været uforsvarlig"*. Hastighedsgrænserne blev ophævet for at opnå en forenkling¹⁴.

Selvom der var bred enighed om forenkling, blev hastighedsgrænserne aktivt diskuteret i årene efter afskaffelsen, og der blev udtrykt bekymring for de sikkerhedsmæssige effekter af den fri hastighed¹⁵.

I dette brud blev regulering af hastighed stillet op mod politiets ressourceforbrug. Det blev ligeledes drøftet, hvad det var realistisk at gennemføre, når grænserne i virkeligheden ikke blev overholdt og overskridelser heraf ikke blev kontrolleret eller straffet. Hastighedsgrænser blev betragtet som skadeligt for moralen (despekt for reglerne), og overholdelse af dem problematisk ud fra et ressourceperspektiv. Disse problemstillinger kan også i dag iagttages i politiske diskussioner om forskellige sikkerhedstiltag. Der blev ikke eksplicit nævnt nogle andre politiske mål end sikkerhed i forbindelse med det andet brud, men man kan antage, at beslutningen om fri hastighed til dels er påvirket af bilismens vækst og politisk satsning på biltrafik og mobilitet¹⁶.

I det andet brud blev der endnu ikke formuleret nogen klar opfattelse af, hvordan hastighed og sikkerhed hænger sammen. Mottoet bag ophævelse af hastighedsgrænserne formuleres som *"ikke fri hastighed men forsvarlig hastighed"*¹⁷. Tvivlen om de sikkerhedsmæssige effekter af den fri hastighed kulminerede i spørgsmålet om, hvorvidt føreren selv var i stand til at overskue, hvilke forhold der gælder og til at tilpasse kørslen således, at den er forsvarlig, eller om staten skulle vejlede føreren gennem hastighedsgrænser. Der var tvivl om, hvorvidt det fungerede ødelæggende for færdselskulturen, hvis ansvaret for (overvågning af) overholdelse af bestemmelserne lå hos myndighederne og ikke hos individet.

Ophævelse af hastighedsgrænserne havde bred opbakning på tværs på partierne. Ligeledes stod alle partier bag folketingsbeslutningerne fra 1955 og 1956, hvor indførelse af flere lokale hastighedsgrænser efterlyses, og der kan ikke spores nogle ideologiske eller partipolitiske forskelle i disse initiativer.

Midlertidige hastighedsgrænser i 1961-65 som forsøg for at fremme sikkerhed

I starten af 1960'erne var biltrafikken steget kraftigt og antallet ulykker var stigende. Derfor blev justitsministeren i 1961 bemyndiget til som et forsøg at fastsætte midlertidige hastighedsgrænser¹⁸. Bemyndigelsen

¹² Jf. ændringsforslag til hastighedsbestemmelser samt afstemningsresultater i perioden op til 1932.

¹³ Fx Aarboeg for Rigsdagssamlingen 1905/06: 60. Lov om kørsel med Automobiler af 30. marts 1906

¹⁴ Samling 1952-53: Forslag til lov om ændring af færdselslov og lov om motorkøretøjer, fremsat 16.10.1952, se særligt bemærkninger til lovforslaget, citat spalte 2824; Folketingets årbog 1954/55: 93. Færdselslov, Lov nr. 153 af 24. maj 1955.

¹⁵ Folketingets årbog 1955/56: 17. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden; Folketingets årbog 1956/57: 7. Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger til fremme af færdselssikkerheden.

¹⁶ Rådet for sikker trafik, 2011.

¹⁷ Forslag til lov om ændring i færdselslov og lov om motorkøretøjer, fremsat i Folketinget den 16. oktober 1952, se bemærkningerne, citat spalte 2826.

¹⁸ Folketingets årbog 1960/61: 82. Lov om ændring af færdselslov af 25. marts 1961.

gjaldt cirka et år og blev fornyet i alt tre gange, således at det sidste forsøg ophørte den 31. januar 1965¹⁹. Resultaterne tydede på nedgang i antal ulykker, men tendenserne var ikke ens på de forskellige vejtyper.²⁰

I det tredje brud kan man i materialet se et klart fælles, politisk mål om færre uheld, men nogen uenighed og usikkerhed hvad angår midler til at nå målet. Der nævnes tre typer af tiltag: hastighedsgrænser, ”propaganda” (kampagner) og øget kontrol, men der var ingen klar opfattelse af, hvilke af disse midler, der var mest effektive. Sanktioner blev ikke nævnt. Forbindelsen mellem hastighedsgrænser og sikkerhed var ikke eksplicit (dvs. det blev ikke defineret, hvordan hastighed påvirkede sikkerhed), og førernes evne til at køre efter forholdene var stadig meget i fokus.

Mobilitet nævnes ikke eksplicit i forbindelse med hastighed, men ”fornuften” af og effektiviteten i hastighedsbegrænsninger stilles op mod de eventuelle forbedringer i trafiksikkerhed.

I det tredje brud er der partipolitiske forskelle at spore. Første forslag om et forsøg med midlertidige hastighedsgrænser kommer fra Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Venstre og Det Konservative Folkeparti er mere tilbageholdende og foreslår en kortere forsøgsperiode²¹. De efterfølgende år er der diskussion om hastighedsgrænsernes effektivitet og (fortolkning af) forsøgets resultater, selvom forsøget får lov til at køre videre. I denne diskussion fremtræder Det Konservative Folkeparti og Venstre som noget splittet med flere medlemmer imod fortsættelsen af forsøget, mens Socialdemokraterne er mere positivt indstillede overfor forsøget med lavere hastighedsgrænser²².

Genindførelse af hastighedsgrænser som følge af oliekriserne

Handelsministeren udfærdigede i 1973 bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger²³. Det skete i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger og var begrundet i den første oliekrise. Allerede få måneder efter vedtog Folketinget, at justitsministeren skulle have bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om generelle hastighedsbegrænsninger, når grænser motiveret af forsyningssituationen ikke længere var påkrævede²⁴. Baggrunden var et observeret fald i ulykker som følge af hastighedsbegrænsningerne²⁵. Det blev desuden besluttet, at der var tale om et forsøg, som skulle gennemføres i samarbejde med Rådet for Trafiksikkerhedsforskning²⁶. I 1976 blev de generelle hastighedsgrænser lovfæstet i færdselsloven²⁷. I 1979 blev forsyningssituationen under den anden oliekrise atter anvendt af regeringen til at nedsætte hastighedsgrænserne²⁸. De nedsatte hastighedsgrænser blev inkluderet i færdselsloven i 1981 efter et forslag med baggrund i analyser fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, som pegede på sammenhænge mellem hastighedsgrænserne og antallet af dræbte i trafikken, og en betænkning fra Færdselssikkerhedskommissionen²⁹. Efter oliekriserne var slut, blev hastighedsgrænserne i 1985 endvidere nedsat i tættere bebyggede områder begrundet i hensynet til trafiksikkerhed³⁰.

¹⁹ Folketingets årbog 1961/6: 112. Lov om ændring af færdselslov af 13. april 1962; Folketingets årbog 1962/63: 107. Lov om ændring af færdselslov af 6. april 1963; Folketingets årbog 1963/64: Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

²⁰ Folketingets årbog 1963/64: 110. Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

²¹ Folketingets årbog 1960/61: 82. Lov om ændring af færdselslov af 25. marts 1961.

²² Folketingets årbog 1961/62: 112. Lov om ændring af færdselslov af 13. april 1962; Folketingets årbog 1962/63: 107. Lov om ændring af færdselslov af 6. april 1963; Folketingets årbog 1963/64: Lov om ændring af færdselslov af 27. maj 1964.

²³ Bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), nr. 567 af 7. november 1973.

²⁴ Folketingets årbog 1973/74: 70. Lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger m.v.), lov nr. 115 af 13. marts 1974; Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsgrænser m.v.) af 25. januar 1974, bemærkningerne.

²⁵ Samling 1973/74: Tillæg B til Folketingstidende, Udvalgsbetænkninger, m.v., Betænkning over forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger m.v.), afgivet af Retsudvalget 1. marts 1974,

²⁶ Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsgrænser m.v.) af 25. januar 1974.

²⁷ Samling 1975/76: Færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976.

²⁸ Bekendtgørelse om begrænsning af forbruget af brændstof til motorkøretøjer (hastighedsbegrænsning), nr. 79 af 9. marts 1979.

²⁹ Folketingets årbog 1980/81: 68: Lov om ændring af færdselsloven. (Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje); selve lovforslaget af 28. november 1980; Færdselssikkerhedskommissionen, 1980.

³⁰ Folketingets årbog 1984/85: 78: Lov om ændring af færdselsloven (Hastighedsgrænser, køreuddannelse m.v.).

I det fjerde brud blev hastigheden først og fremmest sat ned i forbindelse med energiforbrug. Ikke desto mindre, var der også en klar sikkerhedsdimension, idet hastighedsgrænser meget hurtigt blev indført i færdselsloven, hvor der med sikkerhedssynspunkter blev argumenteret for hastighedsgrænser³¹. Det ser ud til, at der var rimelig bred enighed om at indføre hastighedsgrænser i færdselsloven, hvilket kan fortolkes som en indikation af, at tiden igen var moden til at afprøve hastighedsgrænser som et middel mod et stigende antal uheld. Der blev dog flere gange i 70'erne og 80'erne fremsat lov- og beslutningsforslag fra Fremskridtspartiet³² og Centrum-Demokraterne³³ om at øge hastighedsgrænserne uden for tættere bebygget område og på motorveje³⁴. Også i Færdselssikkerhedskommissionen, som bl.a. består af de politiske partier, var der uenighed om hastighedsgrænserne på motorveje³⁵.

Indførelse af hastighedsgrænser begrundet i energimæssige forhold ser ud til at have startet en tilsyneladende længerevarende politisk trend med fokus på sikkerhed og nedsættelse af hastighedsgrænser på vejene. Sammenlignet med de tidligere brud, blev der med henvisning til analyser argumenteret for en klar sammenhæng mellem hastighed og sikkerhed, og i det fjerde bruds diskurs blev høj hastighed i sig selv, snarere end uoverensstemmelse mellem førerens valg og forholdene, opfattet som en risikofaktor. I 1980'erne blev sloganet "*fart dræber*" etableret³⁶, og det blev også brugt i den politiske debat, selvom der også argumenteres imod dette slogan³⁷.

I forbindelse med genindførelse af hastighedsgrænser blev der peget på problemer ved en for grov kategorisering af vejtyper og tilhørende hastighedsgrænser³⁸. I stedet ønskede man en mere nuanceret kategorisering og hastighedsdifferentiering, og dette ser ud til at blive et langvarigt tema: differentierede hastighedsgrænser er jævnlig blevet diskuteret i trafikpolitikken gennem tiden og de seneste forsøg er blevet igangsat i 2011³⁹.

Genindførelse af hastighedsgrænser i 1973 samt senere inkludering af dem i færdselsloven foregik tilsyneladende uden væsentlige politiske divergencer⁴⁰. Det var således først efter oliekriserne, at flere partipolitiske forskelle om hastighedsgrænser kan observeres. Her er det tydeligt, at mens Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre og Kristeligt Folkeparti ønskede nedsættelser, så ønskede Fremskridtspartiet og Centrum-Demokraterne næsten altid højere grænser, mens Det Konservative Folkeparti spillede en mere tvetydig rolle. Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre var de mest tydelig forkæmpere for hastighedsnedsættelser i tæt bebyggede områder og modstandere af hastighedsforhøjelser på motorveje.

³¹ Danmark fik i 1975 fik en arbejdsmiljølov. Arbejdsmiljølovgivningen går endnu længere tilbage i tiden end hastighedslovgivningen, men arbejdsmiljøloven fra 1975 betegnes som "skelsættende" (Jacobsen 2011: 376). Der er altså tilsyneladende tale om to samtidige tendenser i retning af mere politisk opmærksomhed på ulykker og dødsfald.

³² Et dansk, libertariansk parti, stiftet 1973. Repræsenteret i Folketinget indtil 1999.

³³ Et dansk, borgerligt midterparti, stiftet 1973. Repræsenteret i Folketinget 1973-2001 og igen i 2007.

³⁴ Folketingets årbog 1977/78: 43. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (hastighedsbegrænsningen på motorveje); Folketingets årbog 1978/79: 27. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1979/80: 23. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1979/80: 23. Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser; Folketingets årbog 1982/83: 47. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af generelle hastighedsgrænser fra 80 til 90 km i timen og fra 100 til 120 km i timen). Samling 1987/88: L 45 Forslag til om ændring af færdselsloven (hastighedsgrænser)

³⁵ Færdselssikkerhedskommissionen, 1980. Færdselssikkerhedskommissionens repræsentanter fra Fremskridtspartiet, Det Konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne anbefalede, at færdselslovens generelle hastighedsbegrænsning på motorveje ikke blev nedsat fra 110 km/t til 100 km/t.

³⁶ Rådet for sikker trafik, 2010.

³⁷ Samling 1978/79: 1. behandling af Forslag til folketingsbeslutning B 98 om hastighedsgrænser; Samling 1988/89: § 20-spørgsmål S474 om en undersøgelse af hastighed som årsag til færdselsulykker.

³⁸ Fx Folketingets årbog 1977/78: 43. Forslag til lov om ændring af færdselsloven (hastighedsbegrænsningen på motorveje). Bemærkninger til lovforslaget.

³⁹ Vejdirektoratet, 2011b.

⁴⁰ Folketingets årbog 1973/74: 70. Lov om ændring af færdselsloven (Generelle hastighedsbegrænsninger m.v.), side 237.

Forhøjelse af hastighedsgrænser samt øget fokus på sanktioner

Tendensen til reduktion i hastighedsgrænserne blev første gang ændret, da den generelle hastighedsgrænse på motorveje i 1992 blev forhøjet fra 100 km/t til 110 km/t. Herudover indebar den samme lovændring en omlægning og skærpelse af bødeniveauet for hastighedsforseelser og et skærpet bødeniveau for *"en række færdselsforseelser, der kan være til fare for færdselssikkerheden"*⁴¹.

Større forhøjelser af hastighedsgrænserne (primært på motorveje) blev aktivt diskuteret og foreslået i de efterfølgende år⁴². Disse forslag blev forkastet, dog med et mindre flertal. Efter at forhøjelse af hastigheder på motorvejene eksplicit indgik i den nye, borgerlige regerings grundlag i 2001⁴³, blev den generelle hastighedsgrænse på motorveje i 2003 besluttet forhøjet fra 110 km/t til 130 km/t, dog med mange strækninger hvor hastigheden forblev på 110 km/t⁴⁴. Under debatten i Folketinget var et argument for højere hastighedsgrænser, at bilister jo i forvejen kører hurtigere end hastighedsgrænserne tillader: *"Nogle gange bliver lovgivningen nødt til at følge med virkeligheden, og hvad angår hastighederne på motorvejene, er det et at de eksempler, hvor virkeligheden har overhalet – om jeg så må sige – lovgivningen"*⁴⁵. Samtidig indførtes et antal *"kompenserende foranstaltninger"*, som skulle øge færdselssikkerheden og medvirke til at sikre, at hastighedsgrænserne bliver overholdt⁴⁶. Disse foranstaltninger var primært skærpelse af sanktioner.

Og netop sanktioner har stor betydning i dette brud. Således blev sanktioner for hastighedsovertrædelser også skærpet i 2004, 2010 og 2011. Loven fra 2004 indeholdt et klippekortsystem for frakendelse af kørekort og en række yderligere *"tiltag til forbedring af færdselssikkerheden"*⁴⁷. Loven fra 2010 havde som hovedformål, *"at forbedre færdselssikkerheden gennem strafskærper på færdselsområdet og præventive foranstaltninger, der retter sig mod trafikanter, som groft tilsidesætter hensynet til andre i trafikken"*⁴⁸. Loven omfattede mulighed for ubetinget frakendelse af førerretten ved særligt grove hastighedsoverskridelser, og straffen for særlig hensynsløs kørsel blev forhøjet⁴⁹. 2011-loven indeholdt generelle bødeforhøjelser herunder ved overskridelse af hastighedsgrænser⁵⁰. Alle tre love havde bl.a. til hensigt at øge overholdelse af hastighedsgrænserne.

Det femte brud er kendetegnet ved forhøjede hastighedsgrænser og skærpede sanktioner. Forhøjelse af hastighedsgrænserne er hver gang fulgt af skærpede sanktioner, og sanktioner fik i 1990'erne og især 2000'erne en renæssance som et middel, der kan fremme sikkerheden på vejene. Sanktioner blev nu opfattet mere eksplicit som et aktivt adfærdsregulerende middel frem for administrative konsekvenser af overtrædelser. Mere nuancerede og målrettede tiltag kan fortolkes som forsøg på mere detaljeret statslig regulering af trafikanternes adfærd. I det femte brud blev der brugt begreber som *"vanvidsbilisme"* og *"vanvittige mennesker"* som markerede, at lovgiverne ikke var efter den almindelige bilist. Igen blev faren for andre også eksplicit nævnt (jf. det første og andet bruds *"hensynet til andre i trafikken"*). Trods øgede hastig-

⁴¹ Samling 1991/92: Justitsministerens fremsættelsestale af lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed og skærpelse af bødeniveauet), fremsat 22. januar 1992.

⁴² Samling 2000/01: L 146, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje); 2. samling 2001/02: L 195, Forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af hastighedsbegrænsningen for kørsel på motorveje og ændring af reglerne for frakendelse af førerretten).

⁴³ Statsministeriet, 2001.

⁴⁴ Samling 2002/03: Lov om ændring af færdselsloven, lov nr. 432 af 10. juni 2003.

⁴⁵ Samling 2002/03: 2. behandling af L 2, Forslag til lov om ændring af færdselsloven, 27. maj 2003, se Per Dalgaard, Dansk Folkeparti.

⁴⁶ Samling 2002/03: L 2 Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden).

⁴⁷ Samling 2003/04: Lov om ændring af færdselsloven (Klippekortsystem og skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser m.v.), lov nr. 267 af 21. april 2004.

⁴⁸ Justitsministerens fremsættelsestale 26. marts 2010 af L 179, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerrettskendelse m.v.).

⁴⁹ Samling 2009/10: L 179, Forslag til lov om ændring af færdselsloven og straffeloven. (Skærpet indsats mod vanvidskørsel, indførelse af alkoholordning og udvidet mulighed for udenretlig vedtagelse af førerretsfrakendelse m.v.); 1. samling 2010-11: Lov nr. 716 af 25. juni 2010.

⁵⁰ Lov om ændring af færdselsloven, nr. 184 af 8. marts 2011.

hedsgrænser på motorvejene efterlader diskurser i denne periode indtryk af en detaljeret og mere nuanceret statslig regulering af trafikken.

I det femte brud var partipolitiske forskelle tydelige, når det kommer til hastighedsgrænser. Mens den borgerlige fløj var for højere hastighedsgrænser, var venstresiden generelt imod. Især debatten i 2002 og 2003 om at forhøje den generelle hastighedsgrænse på motorvejene var meget engageret og polariseret. Tidligere, i perioden 1998-2001 var især Dansk Folkeparti aktiv og stod bag de mange ikke-vedtagne forslag om hastighedsforhøjelser.

Når det derimod handler om stramninger i sanktioner, kan der konstateres bred enighed blandt partierne. Både klippekortordningen i 2004 og de skærpede sanktioner i 2010 blev vedtaget enstemmigt, mens bødeforhøjelserne i 2011 blev vedtaget af alle med undtagelse af Enhedslisten, som stemte imod og Liberal Alliance som undlod at stemme.

Diskussion

Når man analyserer diskursen om hastighed i de fem brud, vi har identificeret, viser det sig, at der er mange temaer, som gentages i løbet af historien, og således har præget hastighedspolitikken gennem godt 100 år. Vi vil her diskutere seks temaer, som kan genfindes i flere brud og dermed repræsenterer centrale temaer i den hastighedspolitiske diskurs, og vi vil samtidig trække tråde frem til dagens diskurs.

Hastighed og individet

Et af de mest øjenfaldende temaer, der dukker op gennem tiden, er, hvem der har ansvar for at hastigheden er forsvarlig. Dette kulminerer i spørgsmålet om, hvorvidt føreren selv har ansvaret for at overskue de forhold, der gælder og køre forsvarligt, eller om staten skal vejlede individer gennem hastighedsgrænser. Hele rationalet bag hastighedsgrænser er knyttet til dette emne. Bilistens evne til at køre forsvarligt og tage hensyn til forholdene bliver i særlig grad fremhævet i forbindelse med afskaffelsen af hastighedsgrænser i 1953. I 1970'erne og 1980'erne får generelle hastighedsgrænser en renæssance og bliver nedsat. I det sidste brud øges de generelle hastighedsgrænser på motorvejene ad to omgange, men de differentierede hastighedsgrænser på motorvejene og interessen for sanktioner som adfærdsregulerende middel efterlader indtryk af mere nuancerede statslige tiltag til regulering af hastigheden på vejene.

Problemstillingen kan tydeligt genfindes i dagens diskussioner om virkemidler til at fremme trafiksikkerhed: Hvor høje hastighedsgrænserne skal være? Hvordan vi skal få dem overholdt? Er det realistisk at forvente, at grænserne bliver overholdt, hvis de ikke svarer til bilistens opfattelse af forsvarlig kørsel efter forholdene?

Hastighed og ulykker

I tæt forbindelse med problemstillingen om det individuelle ansvar er temaet om hastighed som faktor for trafiksikkerheden. I alle fem brud er hastighed tæt knyttet til sikkerhed, men forbindelsen er ofte ikke eksplicit formuleret – det bliver altså ikke ekspliciteret, hvordan hastighed påvirker trafiksikkerhed. Hensynet til trafiksikkerhed er det væsentligste, når hastighedspolitik forhandles i Folketinget og Landstinget, men hvordan hastighed indgår i den trafikpolitiske diskurs ændres undervejs. I det første brud er fokus på den fare, som andre trafikanter udsættes for, mens også faren for føreren og passagerer i bilen senere kommer i fokus. Det veksler i hvor høj grad hastighed i sig selv vurderes at udgøre en fare for trafiksikkerheden ("*fart dræber*"), eller om det alene er uforsvarlig hastighed ud fra de konkrete forhold, som udgør en fare ("*ikke fri hastighed men forsvarlig hastighed*"). Det er særligt i andet brud, hvor generelle hastighedsgrænser afskaffes, at der i hastighedsdiskursen lægges vægt på at køre efter forholdene, men tilsvarende formuleringer genfindes også i det aktuelle, femte brud.

Denne diskussion kan genfindes i nutidige, politiske diskussioner om hastighed, og handler om hele rationalet bag de generelle hastighedsgrænser, behovet for mere nuancerede bestemmelser og differentierede grænser, og de faktiske grænser som man vælger at sætte op.

Hastighed og virkemidler

Hastighedspolitik indgår første gang i en lov i 1903, hvor generelle hastighedsgrænser fastsættes, og det er netop hastighedsgrænser, som er det mest stabile og centrale omdrejningspunkt for hastighedspolitikken. Grænserne øges og afskaffes helt i en periode (med undtagelse af grænser for tunge køretøjer). Under oliekriserne i 1970'erne, som falder sammen med det højeste antal dræbte i trafikken, etableres på ny hastighedsgrænser, og her påbegyndes en politisk trend med fokus på trafiksikkerhed og nedsættelse af hastighedsgrænserne, som fortsætter frem til begyndelsen af 1990'erne, hvor grænserne igen sættes i vejret.

Det er imidlertid ikke alene fastsættelse af hastighedsgrænser, som indgår i hastighedspolitikken. Sanktioner anvendes i perioder tilsyneladende mest som administrative konsekvenser af overtrædelser, men skærpede sanktioner tillægges i 00'erne og aktuelt en væsentlig rolle som et aktivt adfærdsregulerende middel.

Hastighed og håndhævelse

Et fjerde tilbagevendende tema er overholdelse og håndhævelse af lovgivning om hastighed. Der er to vinkler på temaet, som samlet udtrykker nogen ambivalens i den politiske tilgang til overholdelse og håndhævelse. På den ene side en tilpasnings-linie hvorefter hastighedslovgivning, som ikke overholdes, bør afskaffes. Synspunktet er, at det er skadeligt for moralen at have lovgivning, som stort set ikke overholdes. På den anden side en lov-og-orden-linie', hvorefter vedtagne love om hastighed skal overholdes. Synspunktet er, at når Folketinget har vedtaget en lov, så skal den også overholdes. Tilpasningslinien kommer til udtryk både i andet og femte brud. Disse brud er karakteriseret ved, at hastighedsgrænser enten afskaffes eller øges, hvilket netop sker med henvisning til, at hastighedsgrænserne alligevel ikke overholdes. I femte brud ses imidlertid samtidig den (tilsyneladende) modsatrettede tendens til skærpede sanktioner ud fra en lov-orden-linie. Tilsvarende ambivalens om lovgivning på andre policyfelter er også fundet i analyser af befolkningens holdninger og er tilsyneladende ikke ualmindelig⁵¹.

Hastighed og andre hensyn

Selvom hensynet til trafiksikkerhed altid indgår i den hastighedspolitiske diskurs, er der også andre hensyn på spil. Allerede fra den første lov om hastighed i 1903 indgår tilsyneladende overvejelser om mobilitet, selvom begrebet ikke anvendes. Sådan kan det forstås, når en betænkning afgivet af Folketinget tilkendegiver ønske om ikke at "*hindre en naturlig og samfundsnyttig Udvikling af Automobilet som Befordringsmiddel*"⁵². Afskaffelsen af generelle hastighedsgrænser i 1953 er blevet tolket i samme retning⁵³.

Da generelle hastighedsgrænser genindføres i 1973 er det først og fremmest begrundet i oliekrisen, altså energi- og forsyningsmæssige hensyn, selvom de hurtigt også følges af trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Foruden hensynet til trafiksikkerhed, indgår både hensynet til mobilitet og hensynet til energi også i dag i den hastighedspolitiske diskurs, og vægtes forskelligt af de politiske partier. Energihensynet ville i dag blive udtrykt som et hensyn til klimaet.

Hastighed og politisering

I Landsting og Folketing er der stort set konsensus om hastighedspolitikken de første mange år. Det gælder både fastsættelsen af den første lovgivning om hastighedsgrænser og det gælder afskaffelsen af generelle hastighedsgrænser i 1953. Det er således et felt, som ikke er præget af partipolitiske divergencer. Først fra det tredje brud i 60'erne og fremover kan partipolitiske skel iagttages i spørgsmålet om hastighedsgrænser. Anderledes forholder det sig med sanktioner, hvor der ikke kan konstateres systematiske

⁵¹ Andersen 1998; 2011.

⁵² Samling 1902-03: Tillæg B til Rigsdagstidende, Udvalgenes betænkninger m.m., Betænkning over Forslag til Lov om kørsel med automobiler, afgivet af Folketingets udvalg den 5. marts 1903.

⁵³ Rådet for sikker trafik, 2011.

partipolitiske forskelle, og i femte brud, hvor sanktioner mest eksplicit er på den politiske dagsorden, er der bred enighed blandt partierne om at skærpe sanktioner ved hastighedsovertrædelser.

De politiske skel om hastighedsgrænser følger ofte en traditionel højre-venstre skala, hvor venstresiden (Socialistisk Folkeparti, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) ønsker hastighedsgrænserne nedsat, mens Det Konservative Folkeparti og Venstre ønsker uændrede eller øgede hastighedsgrænser. Den almindelige politiske skala med højre og venstre kan imidlertid ikke stå alene som forklaring på de politiske skel. To af de nye partier, som kom i Folketinget efter valget i 1973, Centrum-Demokraterne og Fremskridtspartiet, var særligt aktive i spørgsmålet om at hæve hastighedsgrænserne. Tilsvarende er Dansk Folkeparti, som blev stiftet i 1995 aktive i dette spørgsmål. Hastighedsgrænser har altså en særlig bevågenhed hos disse nye partier.

Konklusioner

I analysen identificerede vi fem brud i den hastighedspolitiske diskurs frem til i dag. Selvom disse kan give indtryk af store omvæltninger, betragter vi den hastighedspolitiske diskurs som relativt stabil, hvor de samme temaer gentager sig gennem denne godt 100-årige periode. I betragtning af, hvor store ændringer der er sket i trafikken kan det undre, at stabiliteten er så stor. Der er temaer, som kan genfindes i flere brud og dermed repræsenterer centrale temaer i den hastighedspolitiske diskurs.

Det er først i den senere historie, at de partipolitiske skel i hastighedspolitikken bliver tydelige. Hastighedspolitikken er således i høj grad præget af konsensus frem til 60'erne, hvorefter den bliver gjort til genstand for konflikt mellem de politiske partier. Denne tendens til udvikling fra politisk konsensus til politisk konflikt kan også iagttages på andre policyfelter⁵⁴.

Ser man på de nyere brud, er tendensen at venstresiden er for lavere hastighedsgrænser, mens den borgerlige fløj er for højere hastigheder eller afskaffelse af hastighedsgrænser, og enkelte partier skiller sig ud som særlig store tilhængere af høje eller ingen hastighedsgrænser. Hastighedspolitikken er præget af et traditionelt højre-venstre skel, men også af en særlig bevågenhed fra flere af de nye politiske partier.

Referencer

- Andersen, J.G. (1998): *Borgerne og lovene*. Århus: Aarhus Universitetsforlag.
- Andersen, J.G. (2011): *Borgerne og lovene 2010*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.
- Bjørklund, T. (1986): "Kvinnens og menns partipreferanse", i *Tidsskrift for samfunnsforskning*, vol. 27, pp. 417-443
- EU Kommissionen (2003): Meddelelse fra Kommissionen. Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden. Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave. KOM(2003) 311.
- Færdselssikkerhedskommissionen (1980): Delbetænkning om generelle hastighedsbegrænsninger (veje uden for tættere bebygget område samt motorveje). Betænkning 905. København: Direktoratet for statens indkøb.
- Færdselssikkerhedskommissionen (2007): *Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed begynder med dig. Revision af strategier og indsatser*. København: Justitsministeriet.
- Færdselssikkerhedskommissionen (2011). *Baggrund for nedsættelse af Færdselssikkerhedskommissionen*. <http://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/fsksubject.aspx?type=fsksubject&id=73438>
- Jacobsen, K. (2011): *Velfærdens pris. Arbejderbeskyttelse og arbejdsmiljø gennem 150 år*. København: Gads Forlag.
- Olsen, S.J.; Ravlum, I.A. (2006a): *Organiseringen af trafiksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesens fem regioner – Sammendragsrapport*. TØI-rapport 832. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Pietikäinen, S. & Mäntynen, A. (2009): *Kurssi kohti diskurssia*. Tampere: Vastapaino.

⁵⁴ Norsk ligestillingspolitikk tegnede tilsyneladende en sådan tendens i en periode (Bjørklund, 1986). Indvandring i Danmark er måske udtryk for en tilsvarende tendens (pers. kommunikation Jørgen Goul Andersen)

Rådet for sikker trafik (2010): *Kampagner 1970-1989*.

http://www.sikkertrafik.dk/Aktuelt/Kampagner/Kampagnehistorie/Kampagner_1970-1989, 20. april 2012.

Rådet for sikker trafik (2011): *Rådets historie*. <http://www.sikkertrafik.dk/Om-Raadet/Raadets%20historie>, 29. december 2011.

Statsministeriet (2001). *Vækst, velfærd – fornyelse. Regeringsgrundlag 2001*.

<http://www.stm.dk/publikationer/regeringsgrundlag/reggrund01.htm>, 29. december 2011.

Trafikministeriet (2000): *Hundrede års trafik. Trafikministeriet 1900-2000*. København: Trafikministeriet 2000.

Vejdirektoratet (2011b): *Første etape af forsøg med differentierede hastigheder åbner*. Pressemeddelelse.

<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=284680>